A TERCIARIZAÇÃO DA CIDADE MÉDIA DE SOBRAL E SUAS INFLUÊNCIAS NO COMÉRCIO DAS CIDADES PEQUENAS DE CARIRÉ E VARJOTA – CE.

ASSIS, Lenilton Francisco de – Universidade Estadual Vale do Aracaú – UVA/CE.
lenilton@yahoo.com
ARAÚJO, Francinelda Ferreira de Araújo - Universidade Estadual Vale do Aracaú – UVA/CE.
GOMES, Maria Ferreira –Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA/CE, FUNCAP.
neurb@uvanet.br

Introdução

A terciarização vem ganhando destacada importância na organização dos espaços urbanos da atualidade. Todavia, por muito tempo, o comércio e os serviços foram preteridos pela economia clássica e pelas demais ciências humanas, por serem considerados atividades improdutivas. Para os críticos (especialmente os Marxistas), o terciário era um setor parasitário da economia, já que consistia numa produção "não-material", no "repasse" do que era produzido nos setores primário e secundário[1].

No entanto, *pari passu* à expansão dos processos de industrialização e de urbanização, o comércio e os serviços foram se desenvolvendo como atividades complementares e de grande influência no crescimento das cidades, reivindicando, cada vez mais, a atenção das ciências sobre a sua expressão e a sua complexidade.

Nas cidades médias, o crescimento das atividades terciárias está associado à atração de novas indústrias, as quais têm redefinido suas configurações espaciais, suas funções regionais, assim como expandido suas relações com o mundo.

Neste âmbito, propõe-se realizar neste artigo uma análise sucinta de como a terciarização de Sobral tem redefinido suas funções regionais e influenciado no comércio das pequenas cidades de Cariré e Varjota.

A terciarização de Sobral e seus efeitos na rede urbana regional

Sobral está situada em pleno sertão semi-árido, na porção noroeste do Estado do Ceará, a 230 km da capital Fortaleza. Considerada uma cidade de porte médio pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Sobral apresentou no Censo 2000 uma população de 155.276 mil habitantes e uma taxa de urbanização de 86.62%.

Para o IBGE, as cidades de porte médio são aquelas que apresentam entre 100 e 500 mil habitantes. Porém, esta definição compartilhada por Santos (1998a), está longe de ser um consenso.

---

[1] Esta divisão da economia em três setores (primário, secundário e terciário) foi proposta, em 1940, pelo economista australiano Colin Clark, no livro *The conditions of economic progress*. Embora esta classificação ainda seja bastante usada, muitos autores a consideram ultrapassada, especialmente, em função da amplitude de atividades apresentadas pelo terciário na atualidade. Alguns propõem a criação de um setor complementar – o quaternário.

Contesta-se que a exclusividade do critério demográfico não é suficiente para determinar as funções e a posição de uma cidade na hierarquia de uma rede urbana. Além disso, os parâmetros demográficos mínimos e máximos para definir uma cidade média também variam no Brasil e em outros países. Nas pesquisas desenvolvidas no Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Andrade e Serra (1997) definem as cidades médias como centros intermediários cuja população urbana está entre 50 e 500 mil habitantes. Já para a ONU, as cidades médias são aquelas com população entre 100 e 1 milhão de habitantes (DEUS, 2004).

Sobral se destaca no contexto da rede urbana cearense não apenas pelo quantitativo populacional que apresenta, mas, sobretudo pelas atividades secundárias e terciárias que a tornam uma "capital regional", para onde converge a população de cerca de cinqüenta municípios da Região Norte do Ceará.

Estes pequenos municípios formam com Sobral um "[...] conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si [...]" (CORRÊA, 2001, p. 93), e simultaneamente integrados a outras redes (nacional, mundial, etc.). Porém, estas redes se diferenciam uma das outras através das "estruturas dimensional, funcional e espacial" (CORRÊA, 2004, p. 67-71), as quais se inter-relacionam e definem a hierarquia e o papel de cada centro no interior de uma rede urbana.

Portanto, Sobral se configura no interior da rede urbana cearense como um centro funcional intermediário, um nó intersticial que articula os fluxos entre as pequenas cidades e a metrópole regional (Fortaleza).

Desde o início do século XVIII, Sobral se tornou um importante centro de comércio (atacadista e varejista) e de serviços. A charque, o couro, o algodão, os óleos vegetais, a cera e o chapéu de palha de carnaúba (CARACRISTI, 1999) foram os principais produtos que, ao longo do tempo, inseriram a cidade nas redes do comércio mundial.

Isto demonstra que as atividades terciárias em Sobral fazem parte da própria história da cidade, reforçando a observação de Castilho (1998, p. 30-31) de que "a importância do terciário, para o dinamismo dos espaços urbanos não constitui um fato recente visto que, desde os seus primórdios, muitas cidades sempre tiveram nestas atividades o fator mais importante da sua formação histórica e do seu dinamismo sócio-espacial".

Porém, o comércio e os serviços se aprimoraram e se diversificaram, formando, atualmente, um dos setores mais dinâmicos e complexos[2] da economia – o terciário. Para Lipietz (apud PEDROSO, 2005, p. 11471), o setor terciário corresponde à:

> [...] esfera da produção de bens imateriais (serviços específicos) e da realização (distribuição, circulação e venda) de bens materiais dos outros setores. De forma geral, este setor contém, na prática duas grandes categorias que equivalem às duas faces da esfera citada. São elas a Prestação de Serviços em estabelecimentos administrativos, sociais,

[2] Existem diversas classificações para as atividades de comércio e de serviço que formam o setor terciário. A sua variedade é tão grande, que muitas vezes o comércio também é considerado um serviço, devido ao embricamento destas atividades. A distinção entre serviços públicos e privados reforça a complexidade do terciário, assim como as novas modalidades de comércio e de serviços virtuais propiciadas pela internet e pelos avanços dos meios de comunicação. Kurz (2005) ressalta que a heterogeneidade do setor terciário é tão grande que "sob a rubrica 'serviços' podem ser reunidas atividades extremamente distintas, bem distantes umas das outras. [...] A empregada doméstica e o arrumador de automóveis pertencem à mesma categoria que o médico e o artista".

> financeiros, etc., e o Comércio em geral (incluindo toda a circulação das mercadorias.

No bojo da Globalização, o setor terciário vem sendo impulsionado pela revolução técnico-científica e pelo processo de urbanização que se acentua em escala mundial. Seu crescimento em muitos lugares dá-se de forma complementar à industrialização, levando Rochefort (apud ANDRADE, 1967, p. 78-9) a ressaltar que:

> Existe uma ligação de certo modo permanente entre a potência dos serviços de enquadramento terciário de uma cidade e a importância industrial da mesma. Essa vinculação é dinâmica em dois sentidos: a expansão da indústria provoca a multiplicação dos serviços e a presença de serviços numerosos e variados atrai novas indústrias.

Esta ligação explica, em parte, o crescimento da cidade média de Sobral nas últimas décadas, na qual o desenvolvimento da industrialização tem levando também à expansão da terciarização[3]. Analisando-se a composição do PIB (Produto Interno Bruto) do município em 2000, verifica-se que o setor industrial (64,93%) foi o que mais contribuiu para a economia de Sobral, seguido pelos serviços (33,77%) e pela agropecuária (1,30%), respectivamente. Contudo, os serviços saltaram de 20% do PIB municipal, em 1993, para 33,77%, em 2000 (CEARÁ, 2004).

Na pesquisa realizada pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Sobral, em outubro de 2002, foi constatado no município que a indústria de transformação empregava cerca de 30,59% da população ocupada, enquanto o comércio, com 19,52%, e os serviços, com 37,42%, demonstraram a importância do setor terciário na economia e a sua superioridade na distribuição da renda local. Se considerarmos ainda as ocupações informais geradas pelo terciário em Sobral (como os ambulantes, os “flanelinhas”, os lavadores de automóveis, etc.), podemos afirmar que o impacto da terciarização no mercado de trabalho da cidade é bem mais expressivo do que demonstram os dados supracitados.

Desde os anos de 1970, quando o Brasil passou de forma “rápida e tardia” de um país rural e primário exportador, para um país urbano e industrializado, o setor terciário tem desempenhado um importante papel na atração dos fluxos populacionais para as cidades, assim como na absorção da mão de obra dispensada pela “modernização” da agricultura e pela “flexibilização” da indústria.

Cano e Semeghini (apud CLEPS, 2005, p. 73), destacam que estas transformações do setor terciário brasileiro estão relacionadas a quatro processos que podemos resumir como: 1. A maior diversificação e modernização agrícola que provocou importantes mudanças na estrutura produtiva (como a substituição de culturas, o uso intensivo da mecanização, da quimificação e a

---

[3] Na contramão de muitos autores que consideram a crescente terciarização uma alternativa ao desemprego e à crise econômica, Kurz (2005) enaltece que: “[...] pelo contrário, tudo indica que a terciarização real está vinculada a um processo de crise e atrofiamento econômico mundial”. Porém, percebemos na sua análise, que o autor restringe a complexidade do terciário ao âmbito dos serviços, sobretudo “dos públicos”, que foram implantados, especialmente na Europa, através das políticas estatais do Bem Estar Social (*Welfare State*). De fato, estes serviços vêm sofrendo um “atrofiamento” com as políticas neoliberais (de privatização, de “terceirização”, etc.), difundidas nos anos de 1980. Contudo, os “serviços públicos” são apenas uma parcela do processo de terciarização, não abarcando a amplitude dos serviços privados especializados, das novas formas de comércio, das atividades informais, etc.

agroindustrialização) que, por sua vez ampliou a produção urbana de serviços de apoio; 2. O excepcional impulso industrializante que ampliou a demanda dos serviços de transporte e de distribuição e passou a exigir um grande número de novas atividades terciárias; 3. A continuidade e intensificação do processo de urbanização que impôs novos hábitos de consumo; 4. A criação, por parte do Estado, de atividades terciárias como, por exemplo, emprego direto nas áreas de educação, saúde, etc.

É possível também acrescentarmos a estes processos a incorporação do trabalho qualificado, a generalização do trabalho feminino, a exacerbação do consumo atrelada a novos valores sócio-culturais como o lazer, o turismo, os cuidados pessoais e de saúde, o culto ao corpo, etc; e a diversificação das atividades e das formas de comércio através da difusão dos *shopping centers*, dos hipermercados, dos *fast foods*, etc.

Em Sobral, o fato da indústria hoje assumir o papel de atividade motriz da economia também se deve aos subsídios fiscais oriundos das políticas de desenvolvimento regional implementadas pela SUDENE através do "Projeto Universitário de Desenvolvimento Industrial do Nordeste" (PUDINE), criado em 1966, e, especialmente, do "Programa Nacional de Apoio às Capitais e Cidades de Porte Médio" (PNCCPM), desenvolvido entre os anos de 1974/1978 (HOLANDA, 2000, p. 45-67).

Este último programa foi baseado na "Teoria dos Pólos de Desenvolvimento", do economista François Perroux, a qual foi amplamente aplicada no Brasil a partir dos anos 1960. Andrade (1965, p. 64) resume esta teoria afirmando que:

> [...] Para Perroux o pólo é o centro econômico dinâmico de uma região, de um país ou de um continente, e que o seu crescimento se faz sentir sobre a região que o cerca de vez que ele cria fluxos da região para o centro e refluxos do centro para a região. O desenvolvimento regional estará, assim, sempre ligado ao do seu pólo.

Então, as cidades médias foram incentivadas, através do PNCCPM, a se transformarem em pólos de desenvolvimento, abrigando as indústrias que se desconcentravam das metrópoles. Na teoria, imaginava-se que o desenvolvimento local gerado com a industrialização das cidades intermediárias se irradiaria para as pequenas cidades sob a sua influência.

Desse modo, com esta política, o Estado esperava reverter a polarização das metrópoles, sobretudo de São Paulo e Rio de Janeiro, e frear os fluxos migratórios que já provocavam as "deseconomias de aglomeração" nestes grandes centros urbanos do país.

Porém, a desconcentração industrial das metrópoles nacionais provocou uma reconcentração nas metrópoles regionais e nas cidades médias, as quais passaram a influenciar na dinâmica dos fluxos migratórios e a se consolidar como novos "pólos industriais" da rede urbana brasileira. Estes novos pólos, obviamente, também atraíram o crescimento e a diversidade das atividades terciárias já existentes.

Nas cidades médias, as especializações funcionais geradas pelas atividades secundárias e terciárias reforçaram seus papéis de centros regionais. Estas atividades também atraíram para o território das cidades médias maior conteúdo de ciência, de tecnologia e de informação, redefinindo, assim, suas organizações espaciais, suas funções regionais e seus papéis na divisão territorial e do trabalho.

Em Sobral, por exemplo, a instalação de grandes indústrias como a Fábrica de Cimento Portland (1964) e a Grendene (1993) vai resultar no aparecimento de uma classe média de técnicos e empresários que passam a ter um maior poder aquisitivo, influenciando no surgimento de comércios e de serviços especializados para atender a esta demanda solvente. Logo, a cidade atrai uma mão de obra qualificada (como os médicos, os professores universitários, etc.) para compor o seu "terciário moderno". Esta mão de obra especializada do terciário se soma à classe média já existente, provocando um aumento no poder e nas formas de consumo com o surgimento de diversos supermercados, concessionárias, clínicas médicas, salões de beleza, academias de ginástica, lojas de informática, etc.

A formação deste "terciário moderno" é uma das mudanças que ocorre nas cidades de porte médio, as quais, segundo Santos (1998b, p. 152), "[...] passam a acolher maiores contingentes de classes médias, um número crescente de letrados, indispensáveis a uma produção material, industrial e agrícola, que se industrializa". Estas cidades passam a ser, portanto, lugares de crescente demanda de consumo.

Assim, em Sobral, as novas atividades e os novos profissionais influenciam, cada vez mais, no aumento da geração de renda e na diversificação do terciário, terminando por modificar também as características da cultura e do consumo dos habitantes locais.

Além dessa nova classe média, Sobral também atrai, especialmente para as suas indústrias, muitos trabalhadores das cidades circunvizinhas que passam a consumir o comércio e os serviços desta capital regional - embora de forma limitada devido aos baixos salários recebidos. Então, desenvolvem-se na cidade os dois circuitos (superior e inferior) de produção, distribuição e consumo de mercadorias, para atender os diferentes perfis de consumidores. Estes dois circuitos identificados por Santos (1979) revelam as desigualdades do espaço urbano dos países subdesenvolvidos.

> Simplificando, pode-se apresentar o circuito superior como constituído pelos bancos, comércio e indústria de exportação, indústria urbana moderna, serviços modernos, atacadistas e transportadores. O circuito inferior é constituído essencialmente por formas de fabricação não "capital intensivo", pelos serviços não modernos fornecidos "a varejo" e pelo comércio não moderno e de pequena dimensão (SANTOS, 1979, p. 31).

Coexistem em Sobral um "circuito superior" dos supermercados, das concessionárias, dos bancos, das lojas de informática, de eletro-domésticos, das clínicas médicas especializadas, etc., com um "circuito inferior" das mercearias, do mercado, das escolas e hospitais públicos, dos ambulantes com suas atividades informais, etc.

A expressão espacial destes dois circuitos é ratificada pelo crescimento do comércio e dos serviços da cidade. Em 1980, existiam em Sobral 589 estabelecimentos comerciais que aumentaram, em 2001, para 1.976 unidades (80 atacadistas e 1.896 varejistas) (CEARÁ, 2005a). Neste período, o comércio de Sobral cresceu a uma taxa geométrica de aproximadamente 6% ao ano, levando, inclusive, o município a apresentar, em 2001, o maior Índice Potencial de Consumo do interior do Ceará, segundo a Gazeta Mercantil.

No bojo desta expansão do comércio, os serviços de educação[4] e de saúde[5] também se destacam em Sobral, constituindo os principais atrativos que intensificam as relações inter-urbanas regionais e dinamizam a economia da cidade.

Ademais, observa-se em Sobral, nos últimos anos, a desconcentração do comércio da sua área central, principalmente após a instalação dos supermercados Pinheiro e Super Lagoa. Estes supermercados têm "puxado" a localização de alguns serviços (como bancos, correios, cinema, posto de combustível, etc.), para outros bairros da cidade. Eles inauguram em Sobral uma das formas do "terciário moderno", apresentando uma estrutura de mini-shopping que tem no próprio supermercado a loja âncora e as demais lojas de apoio e de serviços. Com ambientes refrigerados que proporcionam o conforto dos clientes (especialmente numa cidade sertaneja), seguranças e estacionamentos particulares, estes supermercados estão situados em dois importantes eixos viários da cidade (Av. do Contorno e Av. John Sanford), demonstrando as novas lógicas de localização destes investimentos produtivos e a crescente "flexibilidade" das atividades terciárias.

O Pinheiro e o Super Lagoa também vêm acirrando a concorrência com as formas tradicionais de comércio da cidade (o mercado público, as bodegas, as mercearias e, especialmente, os "mercantis[6]") e influenciando no modo, nos hábitos de consumo dos habitantes e na organização espacial das atividades econômicas da cidade.

Estas mudanças que os supermercados vêm implementando no comércio de Sobral são apontadas por Pintaudi (1999, p. 151) quando analisa o surgimento destas formas comerciais na cidade de São Paulo:

> O supermercado significou concentração financeira e territorial, porque passou a concentrar, sob a propriedade de um único empresário ou grupo e em um único local, a comercialização de produtos anteriormente dispersos no espaço, que se constituíam em comércios especializados de pequenos capitais, tais como a padaria, o açougue, a peixaria, o bazar, a quitanda (frutas, verduras, legumes) e a mercearia (produtos de limpeza e gêneros alimentícios não perecíveis).

Associada à descentralização das formas de comércio, há também um aumento do tráfego e uma melhoria da articulação - que ainda é bastante deficiente - entre os diversos bairros de Sobral. A

---

[4] Destacam-se os colégios e cursinhos particulares, os cursos de idiomas e, especialmente, a Universidade Estadual Vale do Acaraú - UVA. Atualmente, a UVA oferta 23 cursos superiores em Sobral, desenvolvendo, assim, uma função especializada (o ensino superior) que confere à cidade o status de "lugar central" na rede urbana regional, para onde convergem, diariamente, fluxos de diversos pequenos municípios. A UVA já extrapola a área de influência econômica de Sobral, oferecendo cursos parcelados e em regime especial, inclusive, em outros Estados.

[5] Nos últimos anos, tem havido um aumento do número de laboratórios, clínicas médicas, consultórios odontológicos, dentre outros serviços particulares de saúde em Sobral. Porém, é para a Santa Casa da Misericórdia que mais se deslocam pacientes oriundos de dezenas de municípios do Ceará.

[6] Denominação local atribuída aos pequenos mercados como o Feirão da Economia, o Rainha, o Alan Super Mix, entre outros, que estão localizados, na sua maioria, na área central de Sobral. A concorrência dos supermercados com estes "mercantis" também tem gerado impactos positivos no comércio local, tais como as melhorias na estrutura e no atendimento dos "mercantis" e as freqüentes ofertas e promoções que "disputam" os consumidores. No embalo destas mudanças, a Prefeitura também construiu recentemente um novo mercado público, buscando ampliar e disciplinar as atividades desenvolvidas na área central, assim como adequá-las aos novos modos de consumo da cidade.

crescente frota de automóveis particulares tem possibilitado estender o território de consumo da cidade para além dos limites da sua área central. Ademais, foi criada uma linha de ônibus circular que se agrega às topicks e às dezenas de moto-taxis existentes, intensificando os fluxos e a expansão das atividades terciárias da cidade.

No contexto do "meio técnico-científico-informacional" (SANTOS, 1998b), as melhorias dos meios de transporte e comunicação, também aumentam as interações inter-urbanas, possibilitando às cidades médias estabelecerem, de acordo com Bessa (2005, p. 1926), relações que se configuram em duas escalas: "[...] uma horizontalizada a partir da estruturação de uma área contínua e outra, verticalizada fundada sobre múltiplas redes que desenham relações com cidades hierarquicamente superiores e também com cidades de mesma importância, assim como uma rede de relações entre regiões [...]".

Atualmente, estas múltiplas relações possíveis entre as cidades geram novas redes urbanas que apresentam maior interação e fluidez no território, configurando o que Spósito (2005, p. 33) também denomina de "rede de redes".

Contudo, isto não aniquila a hierarquia existente na configuração de uma rede de cidades. Esta hierarquia, embora mais flexível[7], é (re)definida pelas especializações funcionais que as cidades maiores concentram, gerando relações de dependência e de complementaridade com os centros menores. A este respeito, Milton Santos alerta que:

> [...] Quanto maior a inserção da ciência e tecnologia, mais um lugar se especializa, mais aumenta o número, intensidade e qualidade dos fluxos que chegam e saem de uma área. **Esse processo pode conduzir à estagnação ou mesmo ao desaparecimento das cidades pequenas**. A diminuição relativa dos preços dos transportes, sua qualidade, diversidade e quantidade, cria uma tendência ao aumento do movimento. O número de produtos, mercadorias e pessoas circulando cresce enormemente, e como conseqüência a importância das trocas é cada vez maior, pois elas não apenas se avolumam como se diversificam (SANTOS, 1997, p. 51. Grifo nosso).

Sendo assim, partimos desta inquietação para analisarmos, em seguida, as influências da terciarização de Sobral no comércio e na organização espacial das pequenas cidades de Cariré e Varjota - ambas situadas na área de influência econômica de Sobral que se estende a um raio de aproximadamente 120 km.

O comércio das pequenas cidades de Cariré e Varjota

Cariré e Varjota são "cidades pequenas" situadas, respectivamente, a 47 e 73 km de Sobral. Suas paisagens são marcadas pelo clima quente e seco que predomina na porção noroeste do Ceará.

---

[7] Hoje, com o avanço dos meios de transporte, as populações das cidades pequenas podem buscar nas cidades intermediárias ou diretamente nas metrópoles os produtos e atividades de que nelas necessitam. A "rigidez" hierárquica pela qual as população se movimentavam na rede urbana, vem sendo, gradativamente, substituída por uma maior "fluidez", pois os modernos sistemas de engenharia permitem que todas as cidades estejam, simultaneamente, articuladas ao mundo - embora com intensidades diferentes.

Semelhantes às cidades médias, as pequenas cidades também padecem da inexistência de um conceito absoluto para defini-las. Há diversos critérios[8] e parâmetros demográficos (mínimos e máximos) que variam de acordo com a ótica dos pesquisadores, com a realidade local, dentre outros fatores. O IPEA, por exemplo, subdivide estes "pequenos centros" em três grupos, considerando o tamanho populacional das cidades: as de até 10.000 habitantes; as de 10.000 a 20.000 habitantes; e as de 20.000 a 50.000 habitantes.

Cariré e Varjota, por exemplo, enquadram-se no segundo grupo desta classificação, pois ambas têm menos de 20.000 habitantes, conforme registrado no Censo 2000 (**Tabela 1**). Porém, estas cidades, além do tamanho populacional, são caracterizadas pelas funções que exercem na rede urbana regional, através de interações mais locais com os distritos e as zonas rurais do seu entorno.

Tabela 1: Perfil sócio-econômico de Cariré e Varjota

CIDADES	POP. TOTAL Mil/Hab	POP. URBANA Absoluta e Taxa de Urbanização (%)	POP. RURAL Absoluta e Relativa (%)	PIB SETORIAL (%) - 2002		
				Agrope-cuária	Indús-tria	Servi-ços
Cariré	18.617	5.459 (29,32%)	13.158 (70,68%)	18,45	3,56	77,99
Varjota	16.593	13.479 (81,23%)	3.114 (18,77%)	13,05	3,61	83,34

Fonte: Censo Demográfico 2000 – IBGE; Anuário Estatístico do Ceará - 2002/2003. Disponível em: http://www.iplance.ce.gov.br Acesso em: 07 maio 2005

Nas últimas décadas, a expansão do meio técnico-científico-informacional tem alterado as funções e as interações espaciais das pequenas cidades, levando Santos (1998b) a denominá-las de "cidades locais". Para este autor, estas cidades mudam de conteúdo.

> Antes, eram as cidades dos notáveis, hoje se transformam em cidades econômicas. A cidade dos notáveis, onde as personalidades marcantes eram o padre, o tabelião, a professora primária, o juiz, o promotor, o telegrafista, cede lugar à cidade econômica, onde são imprescindíveis o agrônomo (que antes vivia nas capitais), o veterinário, o bancário, o piloto agrícola, o especialista em adubos, o responsável pelos comércios especializados (SANTOS, 1998b, p. 148).

Todavia, é válido ressaltar que esta modernização propiciada pela inserção das cidades pequenas na Globalização é desigual e seletiva, não sendo um processo homogêneo para todo o território brasileiro. Os processos descritos pelo autor acima retratam a realidade de muitas cidades locais da "região concentrada" do país, onde a modernização agrícola em curso tem resultado na maior produtividade de soja, milho, café, laranja, entre outros produtos, e na formação dos complexos agroindustriais[9].

---

[8] "Nos Estados Unidos, adota-se o critério demográfico: é feita a distinção entre *city* e *town*, sendo considerados *cities* os aglomerados com população superior a 10.000 habitantes e *towns*, os aglomerados com população entre 2.500 e 9.999 habitantes. A classificação francesa adota um critério um pouco mais funcional, o número de empregos gerados, considerando como pólos urbanos os que oferecem pelo menos 5 mil empregos, o que chegaria a uma população mínima entre 8 mil e 10 mil habitantes. Já a OCDE considera o critério da densidade demográfica e leva em conta todo o território do município (zona urbana e rural): são considerados urbanos os municípios com densidade demográfica superior a 150 habitantes por km^2" (BRAGA, 2004).

[9] A respeito destes processos, ver os estudos de Oliveira e Soares (2002) sobre as cidades locais do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba/MG.

Estas transformações engendradas pela modernização agrícola não correspondem à mesma realidade vivenciada pelas cidades pequenas da hinterlândia de Sobral. Muitas destas cidades ainda têm suas economias assentadas na agropecuária extensiva, no "comércio primitivo" e na oferta dos serviços básicos e administrativos. Elas dependem de Sobral para se abastecer de um comércio diversificado, de serviços especializados e, especialmente, de trabalho. Assim, na rede urbana regional, algumas cidades pequenas se caracterizam como centros de migrações pendulares e de decréscimo populacional.

No seu estudo sobre as cidades médias cearenses (Crato, Juazeiro do Norte e Sobral), Maria Júnior (2004, p. 85) também reforça esta observação ao afirmar que:

> Algumas dessas pequenas cidades, principalmente as que fazem parte das microrregiões de Sobral e Crato tem hoje seu comércio praticamente "estagnado", e não mais possuem agências bancárias exceto a agência de um banco particular vinculada aos correios. Fato que condiciona o deslocamento, até da população mais velha em direção aos centros regionais ao final do mês para receber a aposentadoria.

Para entendermos esta "involução" do setor terciário de algumas destas pequenas cidades, faz-se necessário resgatarmos um pouco da história da formação destes espaços e compararmos com o perfil sócio-econômico (**Tabela 1**) que hoje apresentam. Para isto, as duas cidades selecionadas (Cariré e Varjota) se prestam como estudos de caso das suas atividades comerciais delimitadas para pesquisa.

Isto posto, convém destacarmos que a formação do comércio de Cariré está diretamente ligada à construção da linha férrea Sobral-Cariré no final do século XIX, obra esta que possibilitou o escoamento do algodão cultivado no povoado para o porto de Camocim. O então distrito de Sobral se beneficiou com a inauguração da estação ferroviária da Rede de Viação Cearense (RVC), em novembro de 1891. Este fato influenciou no crescimento do povoado e deu início ao movimento para a criação do município - só ocorrido em 1929 (MEDEIROS, 2000).

Cariré registra neste período um grande crescimento econômico, pois o trem facilitou o transporte de mercadorias vindas de Sobral para abastecer o comércio local e também o escoamento da oiticica, da cera da carnaúba e do algodão que eram produzidos nesta localidade. O plantio do algodão em Cariré permitiu, inclusive, a instalação de uma fábrica de beneficiamento deste produto em 1916.

A estrada de ferro e a fábrica atraíram imigrantes que fixaram residência na cidade e passaram a trabalhar na produção da oiticica, da cera da carnaúba e do algodão. Estes fatores ocasionaram uma multiplicação no número de habitantes que, em 1950, já totalizava 21.020 pessoas, das quais 91,28% residiam na zona rural.

No entanto, nas décadas posteriores, a população foi diminuindo continuamente, chegando a apresentar no Censo de 1991, um total de 17.747 habitantes. Este declínio pode ser associado a alguns fatores, tais como: a queda da produção agrícola, sobretudo do algodão, que forçou muitas pessoas a migrarem para outras cidades e Estados em busca de melhores condições de vida; e a divisão do território, pois o município já teve uma área de 905 km^2, que foi redefinida em 1957, quando houve a emancipação do antigo distrito de Groaíras e o desmembramento de uma parte do

distrito de Cacimbas cedida ao município de Mucambo. Atualmente, Cariré se encontra com uma área de 756,89 km^2.

Estes fatores também têm influenciado na mudança do perfil demográfico do município, com o aumento, nas últimas décadas, da população urbana e o decréscimo da população rural - embora esta última ainda seja bem superior **(Tabela 1)**.

As principais atividades econômicas de Cariré decorrem dos serviços públicos administrativos, do pequeno comércio e da agropecuária. Convém ressaltar que o setor dos serviços foi o que mais se destacou (77,99%) no PIB do município em 2002, enquanto no setor agropecuário o índice foi de 18,45%. No entanto, esta expressão dos serviços em Cariré não reflete o crescimento e a diversidade destas atividades no município, sendo a Prefeitura o principal "cabide de emprego" responsável pela concentração de trabalhadores nos serviços públicos administrativos. Como alerta Assis (2005, p. 1287) "esta é uma estratégia política 'corriqueira' em diversos pequenos municípios brasileiros, onde as elites locais perpetuam o *status quo* dominante através da criação e da distribuição de empregos temporários entre parentes e aliados políticos".

Nesse âmbito, predomina em Cariré um pequeno comércio varejista concentrado basicamente na área central da cidade, no entorno do mercado público que é delimitado pelas ruas Sebastião Miranda, Berlamina Rodrigues, Enrique Rodrigues e Cefisa Aguiar. Nesta área, identificamos (em trabalho de campo realizado em abril de 2005) 22 estabelecimentos varejistas, dos quais predominava o comércio "primitivo" das bodegas e mercearias de gêneros alimentícios e bedidas (36%), acompanhado pela venda de tecidos e artigos para confecção (18%), produtos farmacêuticos (14%), combustíveis e peças para veículos (14%), ferragens (9%) e máquinas, aparelhos elétricos e não elétricos (9%).

Paralelo a este pequeno comércio da área central, há também alguns estabelecimentos mais recentes que estão sendo instalados nos bairros "periféricos", como é o caso de Açude Novo - ou Campo de Aviação, como é mais conhecido. Os mercadinhos e armazéns de construção ali encontrados apresentam uma estrutura superior aos do centro da cidade. Esta "descentralização" é atribuída pelos comerciantes ao baixo poder aquisitivo da população do bairro que termina concentrando seu consumo no comércio local. Por outro lado, a população da área central (que tem um maior poder aquisitivo e mais opções de deslocamento) deixa, cada vez mais, o comércio do centro para se abastecer em Sobral.

As deficiências dos meios de transporte intra-urbanos também contribuem para que as populações pobres dos distritos mais afastados da área central (como Jucá, Arariús e Cacimbas), dirijam-se com mais freqüência a Sobral ou a Santa Quitéria. Há maiores opções de transporte coletivo dos distritos para estes municípios limítrofes, colaborando, assim, para aumentar a "fuga" dos consumidores do centro de Cariré. Esta "fuga" é revelada no depoimento de um pequeno comerciante da área central ao afirmar que: *"O dinheiro que gira no comércio do Cariré é somente dos aposentados no período de 1º ao 12º dia do mês. A partir daí, o comércio de Cariré pára*".

Então, a melhoria das rodovias e os avanços dos meios de transporte facilitaram os deslocamentos inter-municipais, reduzindo o tempo e o custo da viagem para as cidades maiores. Para Sobral, gastava-se em média duas horas ou mais no percurso, dependendo do meio de

transporte utilizado – cavalo, trem ou caminhão "pau-de-arara". Atualmente, segundo o motorista de "topick" Júlio César, "*diariamente, uma média de trinta "topicks" se deslocam de Cariré com destino a Sobral, com intervalo de vinte a trinta minutos, e também há o ônibus da empresa Horizonte que passa em Cariré duas vezes por dia"*.

Um grande ex-comerciante da cidade, com a experiência dos seus 86 anos, afirma que "*o comércio de Cariré é muito ruim devido à competência do comércio de Sobral que absorve tudo o que a população necessita"*. Os pequenos comerciantes não suportam a concorrência com o comércio de Sobral e acabam fechando as portas.

Por outro lado, na pequena cidade de Varjota, o comércio vivencia uma situação um pouco diferente – embora também seja influenciado pelo comércio de Sobral. A maior distância (73 km) da capital regional fez com que, por muitos anos, o então povoado de Varjota pudesse desenvolver o pequeno comércio local através das feiras livres onde eram vendidos produtos agropecuários.

Assim, num primeiro momento da evolução de Varjota, a precariedade dos meios de transporte e o "distanciamento" de Sobral, propiciaram que o então povoado (que foi elevado à categoria de distrito em 1946) se firmasse como um pequeno centro de trocas, através das feiras de produtos agropecuários (animais vivos, feijão, arroz, milho, rapadura, farinha, entre outros) e artesanais. "*Estas feiras se iniciavam na sexta feira, e findavam no domingo à tarde*", como relata um morador.

Além dos produtos agrícolas, destacava-se nas feiras a venda de peixe, pois o principal recurso hídrico do município é o Açude Paulo Sarasate (também conhecido como Araras), construído pelo Departamento Nacional de Obras Contras as Secas (DNOCS), entre 1952 e 1954, na bacia do Acaraú. Este açude tem uma capacidade de 891.000.000m^3 e uma vazão de 3.500 m^3/h. A sua construção provocou um reordenamento espacial no já então distrito de Varjota, tendo em vista que parte do seu território seria coberta pelas águas.

Muitas famílias dos trabalhadores do açude passaram a residir em Varjota, contribuindo para o crescimento populacional do distrito. Este incremento demográfico fez surgir outras formas de comércio tais como: o mercado público, as quitandas, as mercearias, as padarias, etc., além das feiras até hoje existentes, só que com uma maior diversidade de produtos. Isto, conseqüentemente, proporcionou um maior crescimento do distrito e subsidiou as reivindicações pela independência política de Reriutaba - só conseguida em fevereiro de 1985.

A emancipação política provocou um aumento populacional na sede do município, pois os serviços públicos e administrativos criados começaram a atrair moradores oriundos da zona rural onde faltava os incentivos das políticas públicas para fortalecer a agricultura familiar. Logo, este êxodo rural também contribuiu para aumentar o comércio na área central de Varjota, fazendo com que esta cidade registrasse no Censo 2000 uma elevada taxa de urbanização (81,23%) e acusasse, no período de 1991 a 2000, uma taxa geométrica de crescimento anual de 2,35% - uma das mais elevadas da região, que ultrapassa, inclusive, a de Sobral (2,21%).

Na década de 1990, o pequeno comércio de Varjota também foi influenciado pela implantação do Projeto de Irrigação do Perímetro Araras Norte, que previa gerar 1.835 empregos permanentes diretos e 3.670 empregos indiretos, segundo a Revista Municípios do Ceará (2000). Um

dos objetivos da criação deste perímetro irrigado era "frear" o êxodo rural. Porém, foram poucos os pequenos proprietários que conseguiram adquirir os lotes do Araras-Norte, o qual absorveu apenas 123 famílias de irrigantes[10].

O impacto da construção deste perímetro no comércio de Varjota se deu com a venda nas feiras das frutas (banana, coco, manga, goiaba, laranja, caju, graviola, ata, uva e laranja) que são reprovadas pelos padrões de qualidade para exportação. O comércio destes produtos também gera o aumento de alguns postos de trabalho para a população da cidade.

Em 2002, o PIB dos serviços (que também integra o comércio) era responsável por 83,34% da riqueza produzida em Varjota, sendo seguido pela agropecuária (13,05%) e pela indústria (3,61%) (**Tabela 1**). Todavia, faz-se importante destacar que embora exista uma forte representatividade do setor terciário do município, este ainda é bastante dependente de Sobral, pois esta capital regional apresenta um comércio mais diversificado e com serviços mais especializados. Como bem explica um morador local: *"O fato de Sobral atrair outros municípios tem mais chances de crescer. Diante disso, o comércio de Varjota não tem como concorrer com o comércio de Sobral, que além de mais diversificado oferece melhores preços".*

A Secretaria da Fazenda do Ceará cadastrou 221 estabelecimentos varejistas em Varjota, em 2001, dos quais predominavam os de gêneros alimentícios (CEARÁ, 2005). Na pesquisa de campo que realizamos em abril de 2005, identificamos na área central[11] desta cidade 65 estabelecimentos comerciais, dos quais a maioria também era de gêneros alimentícios e bebidas (24,6%), seguidos pela venda tecidos e artigos para confecção (23,1%), de artigos diversos (14%), produtos farmacêuticos e veterinários (13,8%), ferragens (12,3%), combustíveis e peças para veículos (7,6%) e máquinas, aparelhos elétricos e não elétricos (4,6%).

Depreende-se então que Varjota ainda apresenta um comércio de pequeno porte (embora bem mais expressivo de que Cariré) e com pouca variedade, o que acentua as relações de complementaridade com o comércio de Sobral.

Ao mesmo tempo em que o desenvolvimento dos transportes reforçam a "posição geográfica" de Varjota como um eixo que articula fluxos dos municípios da Serra da Ibiapaba, do Vale do Acaraú e do Sertão Central, isto também possibilita maiores interações com Sobral, reforçando a centralidade e a especialização terciária desta capital regional.

Os deslocamentos que antes eram feitos, pela maioria da população carente, somente à tração animal ou em carrocerias de caminhões (paus-de-arara), foram substituídos pelas vãs, topicks e ônibus. No trajeto Varjota-Sobral, gastava-se em média um dia, até o aparecimento dos caminhões que reduziu o tempo desta viagem para três horas. Hoje, este percurso é feito em uma hora, em média, em transportes coletivos.

---

[10] Baseando-se na análise de dados e nas informações coletadas nos trabalhos de campo, consideramos, *a priori*, que a instalação deste perímetro irrigado em Varjota não configura um processo de "modernização agrícola" capaz de transformar esta pequena cidade na "cidade local" de Santos (1998b) que caracterizamos anteriormente. Porém, reconhecemos que este perímetro tem engendrado mudanças nas relações cidade-campo que precisam ser melhor investigadas nas etapas posteriores desta pesquisa.

Isto, conseqüentemente, possibilita maiores interações entre as cidades, reduzindo o tempo e o custo dos deslocamentos e aumentando o espaço de consumo que não mais se restringe à área central ou aos limites de Varjota. Este espaço de consumo passa a ser definido pelas opções de deslocamento e, obviamente, pelo poder de compra da população.

Nesta perspectiva, Maria Júnior (2004, p. 86-88) reforça as nossas observações, destacando que:

> Para compreender as relações que se estabelecem entre as cidades na organização da rede urbana cearense, faz-se necessário entender que, embora as formas de produção e consumo que definiam a hierarquização de nossas cidades tenham sido superadas, inclusive pelas múltiplas possibilidades de circulação das informações, que vêm redesenhando a espacialidade das relações entre as cidades, devemos lembrar que as condições socioeconômicas das populações de nossas pequenas cidades ainda condicionam parte significativa dos deslocamentos oriundos destas na direção dos centros de médio porte.

Considerações Finais

As reflexões apresentadas neste texto demonstram que a crescente terciarização de Sobral tem influenciado o comércio das cidades pequenas de Cariré e Varjota. As inovações dos transportes têm aumentado suas interações com Sobral e com outras cidades, "flexibilizando" a velha hierarquia urbana e expondo estas pequenas cidades à concorrência desigual pela "disputa" dos consumidores. Ademais, as políticas urbanas desenvolvidas nos anos de 1970 demonstraram que ao invés das grandes e médias cidades irradiarem desenvolvimento, elas concentraram cada vez mais riquezas, "perpetuando", assim, as desigualdades sócio-espaciais e a dependência dos pequenos centros das suas hinterlândias.

Em muitas pequenas cidades da Região Norte do Ceará isto é ainda mais grave, pois, diferentes de algumas "cidades locais" da Região Centro-Sul do Brasil, estas vêm perdendo o vigor econômico que tiveram outrora, quando a produção do charque, do algodão, da oiticica, da cera da carnaúba, dentre outros produtos, "alimentavam" o seu o crescimento. Cariré é um exemplo, pois desde o colapso da cotonicultura, em meados dos anos de 1950, outras atividades não foram plenamente desenvolvidas para "alavancar" sua economia. Isto, inclusive, tem colaborado para o "desmonte" do parco setor terciário que existe, com o fechamento de muitos estabelecimentos comerciais e de serviço, além do decréscimo populacional registrado nas últimas décadas.

Em Varjota, por outro lado, as intervenções estatais realizadas através do Açude Araras e do perímetro irrigado, ampliaram a oferta de trabalho e a geração de renda na cidade. Estas ações repercutiram diretamente na expressão do seu comércio, sobretudo através do fortalecimento da feira livre que vem crescendo e, hoje, já atrai consumidores e vendedores de diversos municípios da Serra Grande, de Santa Quitéria, de Reriutaba e também de Cariré. Esta feira aos domingos tem contribuído para que Varjota se transforme em um "sub-centro comercial" da rede urbana regional.

---

[11] Delimitada na pesquisa pelas Ruas Francisca Rodrigues de Farias, Clóvis Ximenes, Modesto Mendonça e a Travessa Pedro Baltazar, as quais circundam o Mercado Público e onde ocorre a feira livre aos domingos.

Contudo, em ambas cidades predomina um comércio varejista de primeira necessidade que é complementado por Sobral. A "modernização" vivenciada nesta cidade média deve ampliar as suas relações com o mundo e atrair novos investimentos que reforcem o seu papel de capital regional.

Sendo assim, para que este crescimento de Sobral possa ser mais expansivo às pequenas cidades da região, faz-se necessário que o Estado, de fato, amplie o foco dos seus investimentos produtivos para fortalecer a economia destes pequenos centros. Isto contribuirá para atrair investimentos privados e para transformar estas pequenas cidades em núcleos secundários de comércio e de serviços mais independentes de Sobral. Alguns caminhos para isto já foram traçados no *Plano de Desenvolvimento Regional do Vale do Acaraú*, quando este destaca que Sobral não deixará de ser matriz urbana e cultural da Região, mas que haverá a necessidade de "[...] redistribuição de recursos de fontes como o Governo do Estado e a União, promovendo a descentralização dos investimentos públicos pelo conjunto dos municípios e, conseqüentemente, a democratização das oportunidades para segmentos da população, antes, totalmente sem chances de competir" (CEARÁ, 2005b, p. 31). Urge, portanto, a necessidade de transformar esta "Visão de Futuro" em ações presentes.

Referências bibliográficas

ASSIS, Lenilton Francisco de. As redes de comércio e de serviço entre a cidade média de Sobral e algumas cidades pequenas da Região Norte do Ceará. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10., 2005, **Anais eletrônicos**..., São Paulo: USP, 2005. 1 CD. p. 1270-1291

ANDRADE, Manuel Correia de. **Espaço, polarização e desenvolvimento**. Recife: Imprensa Universitária, 1967.

ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente; **O recente desempenho das cidades médias no crescimento populacional urbano brasileiro.** Rio de Janeiro: IPEA, 1997. (Textos para discussão, n. 554)

BESSA, Kelly Cristine. Reestruturação da rede urbana e meio técnico-científico-informacional: reflexões sobre as cidades médias brasileiras. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10., 2005, **Anais eletrônicos**..., São Paulo: USP, 2005. 1 CD. p. 1918-1936

BRAGA, Roberto. A urbanidade das pequenas cidades. **Boletim Território & Cidadania**. Disponível em: http://ns.rc.unesp.br/igce/planejamento/territorioecidadania/Artigos/Braga%206.htm Acesso em: 20 0ut. 2004

CARACRISTI, Isorlanda. A indústria chapeleira sobralense. **Revista da Casa da Geografia de Sobral.** Sobral-CE: UVA, v.1., n.1., 1999.

CASTILHO, Cláudio J. Moura de. As atividades dos serviços, sua história e o seu papel na organização do espaço urbano: uma "nova" perspectiva para a análise geográfica? **Revista de Geografia [da] Universidade Federal de Pernambuco,** Recife, v. 14, n. 1/2, p. 29-89, jan/dez 1998.

CEARÁ. Governo do Estado. Instituto de Pesquisa e de Estratégia Econômica do Ceará (IPECE). **Perfil Básico Municipal – Sobral.** Fortaleza, 2004. Disponível em: http://www.iplance.ce.gov.br/publicacoes/perfil-basico/2002Sobral,pdf Acesso em: 02 maio 2004.

_____. Governo do Estado. Instituto de Pesquisa e de Estratégia Econômica do Ceará (IPECE). **Anuário Estatístico do Ceará – 2002/2003**. Disponível em: http://www.iplance.ce.gov.br Acesso em: 07 maio 2005a.

_____. Governo do Estado. Secretaria de Desenvolvimento Local e Regional (SDLR). **Plano de Desenvolvimento Regional – Vale do Acaraú**. Disponível em: http://www.sdlr.ce.gov.br Acesso em: 07 maio 2005b.

CLEPS, Geisa Daise Gumiero. A desconcentração industrial no Estado de São Paulo e a expansão do comércio e do setor de serviços. **Caminhos da Geografia** – Revista on line. Disponível em: http://www.ig.ufu/caminhos_de_geografia.html Acesso em: 18 mar. 2005

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

_____. Rede urbana: reflexões, hipóteses e questionamentos sobre um tema negligenciado. **Cidades**. Vol. 1, n. 1. Presidente Prudente: Grupo de Estudos Urbanos, 2004. p. 65-78

DEUS, João Batista de. As cidades médias na nova configuração territorial brasileira. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE GEÓGRAFOS, 6., 2004. **Anais eletrônicos**... Goiânia: UFG, 2004. 1 CD.

HOLANDA, Virgínia Célia Cavalcante de. **Dinâmica sócio-espacial de uma cidade média/Sobral-CE.** 2000. 123 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Centro de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, 2000.

KURZ, Robert. **O que é a terciarização?** Disponível em: http://obeco.planetaclix.pt/rkurz147.htm Acesso em: 06 abr. 2005.

MARIA JÚNIOR, Martha. **Cidades médias**: uma abordagem da urbanização cearense. 2003. 104 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Centro de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, 2004.

MEDEIROS, Maria Auxiliadora de. **A quebra do sistema produtivo do semi-árido**: o caso de Cariré. 2000. 93 f. Monografia (Bacharelado em Geografia) - Centro de Ciências Humanas, Universidade Estadual Vale do Acaraú. Sobral, 2000.

OLIVEIRA, Bianca Simoneli de; SOARES, Beatriz Ribeiro. Cidades locais do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba/MG: algumas considerações. **Caminhos de Geografia** 3(5), p. 52-72. Uberlândia: UFU, fev/2002.

PEDROSO, Francis. As relações: cidade, subcentro e setor terciário – o caso do município de Campinas. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10., 2005, **Anais eletrônicos**..., São Paulo: USP, 2005. 1 CD. p. 11462-11487

PINTAUDI, Silvana Maria. A cidade e as formas de comércio. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri (Org.). **Novos caminhos da Geografia**. São Paulo: Contexto, 2002. p. 143-159. (Caminhos da Geografia)

ROCHEFORT, Michel. **Redes e sistemas:** ensinando sobre o urbano e a região. São Paulo: Hucitec, 1998.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. 5. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. **A urbanização brasileira**. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1998a.

_____. **Técnica, espaço, tempo:** globalização e meio técnico-científico-informacional. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1998b.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10., 2005, **Resumos**..., São Paulo: USP, 2005. p. 31.